Comisión de Industria, Energía y Minería
Carpetas Nos. 2228/17, 2001/17, 2229/17, 2230/17, 1162/16 y 2060/17

Versión Taquigráfica N° 1184 de 2017

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE EMPRESAS DE SERVICIO EXPRESO (AUDESE)

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (UNASEV)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de setiembre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Carlos Varela Nestier, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Saúl Aristimuño, Julio Battistoni, Richard Charamelo, José Luis Núñez y Walter Verri.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Sergio Arbiza.
INVITADOS:	Por la Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso (AUDESE), doctor César Pérez Novaro y las señoras Macarena Caldeyro y Maggie Hugues. Por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), escribano Fernando Longo, Director; Adrián Bringa, Secretario General Ejecutivo; ingeniero Rodrigo Caudullo y doctora Gaby Lencina.
SECRETARIA:	Señora Marcela Castrillón.
PROSECRETARIA:	Señora Margarita Garcés.

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Varela Nestier). Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:

"ASOCIACIÓN URUGUAYA DE EMPRESAS DE SERVICIO EXPRESO (AUDESE). Solicitud de audiencia en el marco de la consideración de la Carpeta 2228/17 "Tasa de Financiamiento del Servicio Postal Universal", correspondiente al artículo 103, desglosado del Proyecto de Rendición de Cuentas.

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE FÚTBOL. Solicitud de audiencia. La referida asociación solicita ser recibida por la Comisión en el marco del estudio del proyecto de ley por el que se modifica el artículo 39 de la Ley Nº 19.307)".

(Ingresan a sala representantes de la Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso, Audese)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a las señoras Macarena Caldeyro y Maggie Hugues, y al doctor César Pérez Novaro, representantes de la Asociación Uruguaya de Empresas de Servicio Expreso.

La Asociación solicitó ser recibida para intercambiar opiniones respecto al proyecto de tasa de financiamiento del servicio postal universal a estudio de la Comisión.

SEÑOR PÉREZ NOVARO (César). El artículo 103 de este proyecto modifica el artículo 15 de la Ley Nº 19.009, que había establecido el hecho generador de la tasa de financiamiento del servicio postal universal.

En este proyecto se plantean determinadas modificaciones, algunas positivas y otras negativas.

Se grava a los usuarios contribuyentes de esta tasa, y los servicios courier u operadores postales son agentes de retención, en este caso, correctamente denominados agentes de percepción porque perciben esa tasa que abonan los usuarios.

Siendo estos servicios agentes de retención o de percepción, este tipo de operaciones implícitamente supone una transferencia de dinero, pero si no se verifica tal transferencia no es posible que el agente pueda retener o percibir porque la tasa se abona con dinero. Este presupuesto esencial para todos los agentes de retención y percepción no fue específicamente dispuesto en la Ley Nº 19.009, lo que dio lugar a que las empresas afiliadas a la Asociación Uruguaya de Empresas de Servicios Expresos promovieran una consulta tributaria ante la Ursec. El organismo respondió en forma abstracta remitiéndose a lo que especifican la ley y el reglamento.

La respuesta de la Ursec se impugnó y fuimos al Tribunal de lo Contencioso Administrativo que la anuló precisamente por ilegítima, por no haber motivado y expresado los fundamentos de su respuesta.

Este proceso insumió dos o tres años.

La primera modificación surge del segundo inciso del literal A) del artículo 103 propuesto establece: "Los operadores postales, incluido el operador designado, actuarán como agentes de percepción […]". Antes decía "como agentes de retención". Esto es correcto; lo advirtió el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y está bien que se modifique la disposición legal.

Más adelante está la segunda modificación: "Deberá pagarse la tasa de financiamiento del servicio postal universal (TFSPU) en los siguientes casos de envíos postales internacionales". Todas las empresas aunadas en esta Asociación son operadores postales internacionales.

Y el literal a) expresa: "Envíos impuestos en la jurisdicción tributaria nacional (envíos salientes), abonados en origen". Es decir, abonados en Uruguay.

La redacción de este literal es correcta porque, precisamente, se verifica esa transferencia pecuniaria o de dinero que habilita su percepción.

El literal b) establece: "Envíos impuestos fuera de la jurisdicción tributaria nacional (envíos entrantes), abonados en destino". Es decir, se trata de envíos contratados en el exterior abonados en destino, en Uruguay. Correctamente se verifica esa transferencia económica o pecuniaria en Uruguay.

Estamos totalmente de acuerdo con esta parte del artículo propuesto; consideramos que es la solución correcta a esa controversia que se plantó ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Además, la Ursec está de acuerdo. Luego de que el juicio terminara el organismo presentó un escrito expresando que con este

proyecto se estaba ejecutando la sentencia anulatoria del Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Esta redacción da claridad a la situación, por lo que nada tenemos que observar al respecto.

Sin embargo, la redacción final del artículo que expresa "Los operadores postales de envíos internacionales expresos o courier, que entreguen envíos por compras realizadas en el exterior o vía internet, deberán cobrar la TFSPU sobre un mínimo imponible […]", es absolutamente contradictoria con la controversia planteada ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo; además, es contradictorio con el inciso anterior -incluidos los literales a) y b)- que analizamos antes, porque no se tiene en cuenta dónde se genera la transferencia económica.

Cuando compramos en el exterior, la transferencia económica no se realiza en Uruguay; el operador no tiene posibilidades de percibir la tasa que abonó el usuario en el exterior. El operador tendría que facturar exclusivamente para cobrarle una tasa adicional al usuario. Se borra con el codo lo que se escribió en el inciso anterior. Entendemos que esta redacción es cuestionable y que debería eliminarse, porque impone al agente la obligación de percepción pagando con fondos propios o emitiendo una factura para cobrar la tasa de financiamiento del servicio postal universal.

Por un lado, el inciso anterior concuerda con la consulta tributaria realizada, con la demanda interpuesta y con la sentencia reconocida por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, aplicando el criterio del lugar donde se efectúa el pago, pero por otro, con esta redacción, con el criterio de la contratación se deshace esa posibilidad originándose la contradicción.

Por lo tanto, solicitamos se elimine el penúltimo inciso.

SEÑORA HUGUES (Maggie). Es un problema de sentido común.

Nosotros ya le pagamos a la Ursec el 10% de los ingresos brutos de la empresa; aunque tengamos ingresos que no afectan la ley postal, como se trata de ingresos brutos tenemos que pagarle a este organismo el 10%.

Nos parece que no corresponde. Es exclusivamente para las compras por internet. A diferencia de las empresas nacionales que crearon compañías de compras por internet por las que desde acá pagan y se suscriben a las casillas de esa empresa, la mayoría de las empresas internacionales no nos enteramos que el cliente compró hasta que el paquete llega.

Solamente por el hecho de entregar los paquetes liberados por la Dirección Nacional de Aduanas tendríamos que generar una factura para cobrar el 10% de 65 UR. Consideramos que es inviable, sobre todo con la facturación electrónica. Ya estamos pagando el 10% de los ingresos brutos.

Desconocemos quién redactó el artículo del proyecto. Cuando fuimos a la Ursec para hablar de este tema recién tomó conocimiento -y por información en la prensa escrita- de esta situación. La Ursec, ente regulador, no sabía lo que realmente tributan las empresas y tampoco fue consultada para buscar una redacción a este artículo. Nos parece que es redundante.

Además, en un parte expresa la redacción diferencia si son pagos acá o en el exterior. No tenemos manera de saberlo exactamente; sí podemos saber dónde fue comprado porque en el paquete que declara el origen, pero cuando los importes de las compras son menores a los US$ 200 no nos interesa el valor real.

Con esta propuesta se generaría otro problema: sacar la gente a la calle con facturas electrónicas -no sé cómo vamos a hacer- cuando hay muchas amas de casa que ni siquiera tienen correo electrónico. Sería muy complicado.

SEÑOR VERRI (Walter). Buenos días; agradecemos la concurrencia de la delegación para clarificarnos sobre un tema respecto del que tendremos que tomar posición en los próximos días. Este artículo venía en la rendición de cuentas y se desglosó derivándose a la Comisión de Industria, Energía y Minería, competente en este tema.

Seguí atentamente las exposiciones de la señora Hugues y del doctor Pérez para entender el problema, y creo que comprendí.

Siguiendo el razonamiento que hicieron, que puede ser lógico -no lo conozco; me gustaría estudiarlo en profundidad-, significa que las compras que realizamos los ciudadanos por internet no pagarían la tasa de financiamiento del servicio postal universal. No sería posible cobrar esa tasa; quedarían diferenciadas del resto.

SEÑORA HUGUES (Maggie). Las empresas ya estamos pagando con el 10% de los ingresos brutos.

Se trata de un aporte nuevo para el usuario, y contradice la exoneración para compras de hasta de US$ 200, según el TIFA suscrito con Estados Unidos. Hace unos días nos aclararon que fue suscrito solamente con Estados Unidos, pero no sabemos qué ocurrió con eso porque fue una novedad.

Reitero que ya está pago y, además, pagamos el 10% de los ingresos locales. Pero en este caso para nosotros no hay ingreso local, porque la compra fue efectuada en Estados Unidos, viene por la empresa y lo único que hacemos es desaduanarlo y entregarlo sin cobrar por ello. Es a los usuarios a quienes se les quiere cobrar esa tasa. Nosotros no cobramos por las compras en el exterior porque son pagas con tarjetas internacionales, a veces, y no tenemos nada que ver con eso. Nosotros recibimos el paquete y lo entregamos; nada más. De esa entrega, no cobramos. Si nosotros exportamos, sí; y por otros tipos de trabajos aportamos el 10% de los ingresos brutos de la empresa.

SEÑOR VERRI (Walter). Seguramente, tendremos que analizar esto con más profundidad y llamar a quiénes redactaron este artículo, que me parece que es correcto. Yo tengo muchas dudas; les soy sincero. También es cierto que esa es una tasa diferente al 10% que ustedes pagan. Es para financiar al Correo, en su función universal de llegar a todo el Uruguay y a lugares donde no es rentable y, por eso, no están las empresas privadas.

SEÑORA HUGUES (Maggie). Para el servicio universal es el 10% que pagamos.

SEÑOR VERRI (Walter). Está bien; pero eso lo pagan ustedes como empresa, mientras que esta es una tasa que se le pone al usuario. Ustedes le cobrarían la tasa al usuario, como agentes de retención o de percepción, y después la verterían. Nos están diciendo que, en este caso, no hay forma de cobrársela, lo cual establecería una diferencia con quienes sí la tienen que pagar obligatoriamente comprando por otros sistemas. Me parece que allí hay una razón de justicia tributaria y, seguramente, habrá que buscar otra solución. No digo que esta sea la solución ideal.

Cuando aprobamos esta ley, en la Legislatura pasada, yo también formaba parte de esta Comisión y no se ingresó en este punto. Es interesante el debate y el intercambio de ideas. Simplemente, estoy razonando en voz alta para ver si es correcto lo que estoy percibiendo; no estoy tomando posición a favor o en contra. Me parece que los que compran por internet quedarían excluidos del pago de esa tasa -que se podrá discutir si es buena o mala, si afecta o no-, en relación con otros que no compran por internet. Hay una diferenciación tributaria.

SEÑORA HUGUES (Maggie). Consideramos que son dos cosas completamente diferentes, porque el usuario de compras por internet tiene una exoneración del Estado hasta un valor de US$ 200, porque está protegido por el TIFA. Incluso, en una época era FOB y después lo cambiamos; antes se incluía el valor del flete, ahora se cambió y es solamente el valor de la mercadería, porque era un absurdo lo que se estaba cobrando y traía muchas malas interpretaciones. Entonces, si le vamos a cobrar tasas, nos estaremos desdiciendo del acuerdo que hicimos con Estados Unidos, que establece como libre de gravámenes la importación hasta US$ 200. Los usuarios dejarán de tener esa exoneración si les cobramos gastos aparte.

SEÑOR VERRI (Walter). Es libre de impuestos.

SEÑOR PÉREZ NOVARO (César). En realidad, hay que diferenciar la figura del contribuyente de la del responsable. La figura del contribuyente es un responsable por deuda propia: es aquel del cual el legislador apreció su capacidad contributiva. En este caso, apreció la capacidad contributiva del usuario. El responsable no necesariamente dispone de capacidad contributiva. No estoy diciendo que estas empresas no la tengan, sino que la figura del responsable es aquel que responde por deuda ajena.

La deuda es del usuario y el responsable tiene que retener o percibir si hay una transferencia económica. Ahí es donde está el problema. Esa transferencia económica se produce en el exterior; entonces, al no

discriminarse aquellas que se pagan aquí de las que se pagan en el exterior, se está desfigurando esa figura del responsable. El responsable solo puede retener o percibir si la transferencia se realiza en el Uruguay; si se realizó en el exterior, es imposible que lo pueda cobrar. Esto puede suceder con muchísimas cosas y va a ocurrir cada vez más, en la medida en que hay una serie de actividades o de contrataciones que se desarrollan en el exterior.

Yo creo que está mal elegido el responsable, porque debería ser quien intermedia en la contratación, que no es el transportador, sino la tarjeta de crédito, porque esas compras se hacen con tarjeta. Si se quiere poner esa carga, se debe imponer a la tarjeta, pero no al operador postal, que realiza una actividad accesoria. Pero aquí entramos en otro problema: la Ursec no tiene competencia sobre los emisores de tarjetas.

Sin entrar en el tema de la tasa, diría que esta norma, además de ser tan genérica que resulta contradictoria con la anterior, no es prolija desde el punto de vista tributario, a los efectos de no aprobar disposiciones o cargas que exceden los parámetros de deuda propia y deuda ajena, lo que conlleva nuevas reclamaciones, etcétera. De eso vivimos los abogados, pero queremos advertir que es necesario dar prolijidad a esta figura que introduce el legislador, a los efectos de que haya una adecuación a estos parámetros tributarios que son conocidos, pero muchas veces no se han manejado correctamente.

SEÑORA CALDEYRO (Macarena). Quizás un ejemplo permita visualizar un poco mejor la operación.

Cualquier persona que realiza una compra en Amazon paga con su tarjeta la compra y el flete. Las empresas de courier -las empresas asociadas en Audese reciben ese envío y lo único que hacen es entregarlo, porque fue pago en origen. Entonces, también se contradice con el literal b), que dice: "envíos impuestos fuera de la jurisdicción tributaria nacional (envíos entrantes), abonados en destino". Este no es un envío abonado en destino.

SEÑOR VERRI (Walter). Está claro.

SEÑORA CALDEYRO (Macarena). Yo quería poner el ejemplo para que visualizaran un poco más el modus operandi. Nosotros entregamos el envío y no tenemos nada sobre lo cual ser agentes de percepción. Tendríamos que generar una factura para cobrar una tasa.

SEÑOR VERRI (Walter). Muy pequeña, aparte.

SEÑORA CALDEYRO (Macarena). Exactamente.

SEÑOR VERRI (Walter). Yo lo tenía claro, pero sigo pensando que el espíritu de quien redactó esto no es rechazable. Implica una justicia tributaria: si le cobro a unos, le cobro a otros. La exoneración es de impuestos: el Estado renuncia a cobrar impuestos por determinado monto en compras por internet, pero no a cobrar la tasa que financia el funcionamiento del Correo, por una función universal que le asignamos obligatoriamente por ser parte del Estado.

Me parece que hay una lógica de comprensión del tema. Obviamente, no son ustedes los que tienen que pagar esto. A ustedes les genera una operativa muy compleja tener que facturar, lo que implicaría abrir, para saber lo que tiene, cuánto pesa y una serie de complejidades que, sin duda, no están dentro de las funciones que deberían cumplir. Eso lo entendí, pero me parece que no es para desechar el espíritu de que esas compras colaboren con esa tasa, porque se trata de mercaderías venidas del exterior. La diferencia que es que unas fueron pagadas en el exterior y otras son pagadas acá, cuando llegan.

Lo consultaremos donde corresponda, pero quiero que quede claro que entendemos la posición de ustedes.

SEÑOR CHARAMELO (Richard). El ejemplo que puso la señora Caldeyro me aclaró un poco más de qué estamos hablando.

Esta ley está vigente desde 2012 y quisiera saber cómo se viene aplicando.

También me gustaría saber la diferencia entre los operadores que son empresas del exterior y los que están acá.

Por último, me gustaría preguntarles si tienen alguna sugerencia acerca de cuál sería la forma de corregir este error.

SEÑORA CALDEYRO (Macarena). Hoy, de los envíos que se generan en Uruguay y van hacia el exterior, se desglosa el 10% de lo que se factura al cliente. Lo mismo sucede con los envíos que llegan a Uruguay en la modalidad collect, que son a pagar en destino. Como se facturan localmente, también se desglosa la tasa postal. En esos casos, no hay ningún problema.

Lo que viene del exterior y fue abonado en origen no está sujeto al pago de la tasa postal.

SEÑOR PRESIDENTE. Desde mi punto de vista, la posición de Audese ha quedado muy clara. Les agradecemos que nos hayan ilustrado sobre procedimientos que no tenemos por qué conocer a fondo, pero es necesario conocerlos a los efectos de legislar correctamente. Como señalaba el señor diputado Verri, este es un proceso. Estamos recibiendo opiniones y luego tomaremos las decisiones que correspondan.

Quiero hacer una pregunta que me parece que tiene una respuesta muy obvia, pero necesito hacerla. ¿La única alternativa que ustedes consideran es eliminar ese inciso? ¿No es posible modificarlo?

SEÑOR PÉREZ NOVARIO (César). Es necesario suplir la contradicción entre el inciso anterior y este, para lo cual se tiene que aplicar el mismo criterio.

Sin perjuicio de lo anterior, serían necesarias otras modificaciones. Por ejemplo, tenemos un mínimo no imponible expresado en unidades indexadas y estas se reajustan automáticamente. Es otra desprolijidad.

Tampoco se establece nada con respecto a qué pasa cada 500 gramos y por envío. Son puntos oscuros y a lo único que llevan es a que tengamos que hacer una nueva consulta tributaria, ir ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Son puntos oscuros que no tienen materialidad desde el punto de vista recaudatorio; entonces, tenemos un gran problema por una tasa que, como se dijo, tal vez sea de muy poca monta y solo genera dificultades.

Yo tuve un caso en que el juicio empezó el 24 de febrero de 2014 y la sentencia fue notificada el 15 de agosto de 2016. Estuvimos dos años. Tuvieron que intervenir: un tribunal de cinco ministros; abogado de la Ursec; abogado de este lado; procurador del Estado, etcétera. Todo por no haber aclarado en la ley original esto que se terminó aclarando hoy. Entonces, aclaramos esto hoy y oscurecemos el inciso anterior.

Además, está muy vago. Dice "o vía internet". De esa forma, pueden surgir enormes problemas hasta cuando compramos una pizza a través de una aplicación. Eso va a crear problemas para la Ursec en el ámbito de aplicación. Me parece que lo mejor sería tomar lo que está bien, lo que se ha podido rescatar de este proceso, que es lo de la percepción y lo del principio de pago como criterio fundamental. Parece necesario eliminar este inciso, a los efectos de que quede suficientemente claro este tema.

Como todas las cosas, siempre queremos más y más, pero debemos saber los límites que tenemos como país y como jurisdicción tributaria. Es evidente que retener o percibir es muy cómodo para el Estado porque es como una especie de tercerización de la función de recaudación, pero tiene ciertos límites que están previstos, precisamente, en la sustancia de las personas responsabilizadas. Entonces, al final, tenemos un enorme problema por algo que quizás no tenga tanta importancia desde el punto de vista de los recursos de ese fondo.

SEÑOR PRESIDENTE. Queda muy claro.

SEÑORA HUGUES (Maggie). El Correo nacional también tendría que cobrarlo. Precisamente, es al Correo al que se le complicará muchísimo más, porque tendrán que sacar todos los mensajeros que salen a entregar los paquetes a la calle -no los que la gente retira- para que puedan cobrar. Digo esto porque el Correo debe regirse por las mismas normas de la ley postal que todos nosotros.

De manera que no cuestionamos todo el artículo, sino la parte relativa a las compras por Internet. Lo demás se reduce a un impuesto que se debe pagar.

SEÑOR PRESIDENTE. Quedó clarísimo. Mi pregunta iba en el sentido de que, a veces, hay alternativas de redacción.

SEÑORA HUGUES (Maggie). Reitero que esto es más difícil para el Correo que para nosotros.

Dejamos a la Comisión la posición de Audese por escrito.

SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias. Será repartida entre todos los integrantes de la Comisión.

Agradecemos su presencia en este ámbito. Obviamente, dejamos las puertas abiertas para cualquier otro intercambio que consideren importante.

(Se retira de sala la delegación de Audese)

SEÑOR BATTISTONI (Julio). No sé si los miembros de la Comisión recuerdan que la discusión de la ley postal implicó un trabajo enorme, muy abarcativo, con una sistematización fuerte del tema.

Precisamente, la financiación del servicio postal universal fue uno de los puntos a rescatar, en el sentido que señalaba el señor diputado Verri. Es decir, el Correo debe tener la posibilidad de llegar a todos los puntos del país. Teníamos una gran dificultad al respecto. Tendríamos que leer las versiones taquigráficas relativas a la discusión de la Ley Nº 19.009, pero ya sabíamos que una ley tan compleja y que introducía tantas modificaciones iba a presentar problemas.

Concretamente, quiero hacer un llamado a dar una discusión de fondo con respecto a la tasa del servicio postal universal. En realidad, estamos intentando que el Estado cumpla una función en la entrega de material físicamente. No sé si llegaremos a la solución solo a través de la modificación del texto que hemos recibido. Esa es la sensación que tengo. El señor diputado Verri se refirió a esto; estoy muy de acuerdo con lo que planteó al respecto. De manera que hago un llamado a poner el hombro a este punto, porque por ahí pasa el hecho de que se siga subsidiando el Correo. Nuestro objetivo es que el subsidio al Correo sea el menor posible.

SEÑOR VERRI (Walter). Parto de la base de que todos coincidimos en que la tasa debería ser aplicada a las compras por internet. Me parece que la ciudadanía que compra a través de esa modalidad también debería pagar la tasa que no está pagando cuando utiliza la tarjeta de crédito.

Con ese criterio, deberíamos hacer una consulta a la Cátedra de Derecho Tributario. Podríamos recibirlos para que nos asesoren personalmente o, tal vez, podríamos enviarles el proyecto, de manera que nos aclaren la situación y, si fuera posible, se plantee una redacción alternativa.

Me pareció lógico lo que señalaron los integrantes de la delegación que se acaba de retirar. A ellos se les genera un problema que, en definitiva, no tienen por qué asumir; estamos de acuerdo. Entiendo que deberíamos buscar alguna solución. Coincido con el señor diputado Battistoni al respecto.

Reitero mi sugerencia de hacer una consulta a la Cátedra de Derecho Tributario, más allá de escuchar a los autores de la redacción de este artículo del proyecto de rendición de cuentas; imagino que habrán sido las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas o del Ministerio de Industria, Energía y Minería, del que depende el Correo. Deberíamos invitarlos a concurrir a la Comisión para darnos su posición sobre el tema y ponerlos en conocimiento de la opinión de los operadores privados, que consta en la versión taquigráfica del día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE. Se me informa a través de Secretaría que la semana próxima recibiremos a las autoridades del Correo, por otro tema. Podríamos solicitar que nos traigan información sobre este punto.

Les adelanto que quiero solicitar la presencia de las autoridades del Ministerio de Industria, Energía y Minería para hablar de otro proyecto que tenemos a consideración, que surge de otro desglose que se hizo en la rendición de cuentas y que refiere al Latu; de manera que también en este caso podemos solicitar información sobre la cuestión de la que estamos hablando.

Entiendo muy pertinente la propuesta del señor diputado Verri de hacer una consulta a la Cátedra de Derecho Tributario. Si les parece bien, primero podríamos hacerla por nota, a fin de acelerar el trámite.

SEÑOR VERRI (Walter). Sí; después, los invitamos.

SEÑOR PRESIDENTE-. Si están de acuerdo con el procedimiento, procedemos de esa manera.

(Apoyados)

——Supongo que todos los miembros de la Comisión tienen copia de una nota enviada por la Asociación Uruguaya de Fútbol, referida a un proyecto de ley que tenemos a consideración. Creo que debemos recibirlos, como corresponde, y escuchar su opinión. Los vamos a invitar para la sesión del 4 de octubre. Esto implica que no tomaremos posición sobre el proyecto en el día de hoy, tal como habíamos acordado; primero escucharemos sus opiniones y luego decidiremos.

SEÑOR VERRI (Walter). ¿Ese mismo día recibimos al Ministerio de Industria de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente?

SEÑOR PRESIDENTE. La visita de las autoridades del Ministerio no se producirá en esa fecha, como estaba previsto, ya que pidieron una postergación.

A continuación, corresponde recibir a la delegación de la Unasev.

(Ingresan a sala representantes de la Unidad Nacional de Seguridad Vial)

——La Comisión de Industria, Energía y Minería da la bienvenida a una delegación de la Unasev, integrada por su secretario general ejecutivo, señor Adrián Bringa; uno de sus directores, el escribano Fernando Longo; el ingeniero Rodrigo Caudullo y la doctora Gaby Lencina.

Los invitamos a concurrir a la Comisión a partir de la comparecencia de representantes del Centro Talleres Mecánicos de Automóviles, quienes hicieron una ponencia en este ámbito que generó muchas preguntas y dudas por parte de los diputados integrantes de este equipo de trabajo. Nos pareció imprescindible contar con la opinión de la Unasev sobre los temas que ellos plantearon y que, entre otras cosas, tienen que ver con la seguridad de los vehículos que circulan en nuestro país.

SEÑOR LONGO (Fernando). Agradecemos la invitación y la posibilidad de evacuar las dudas y consultas que ustedes tengan con respecto a la seguridad vial.

Leímos la versión taquigráfica para interiorizarnos de los temas sobre los cuales se habló en esa oportunidad. Si bien hay una cantidad de puntos que no rozan las competencias de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, hay otros sobre los que el ingeniero Caudullo, que trabaja en la temática de autos más seguros y seguridad en los vehículos, puede responder las consultas y dudas que estimen pertinentes.

También me acompaña el secretario general ejecutivo, Adrián Bringa y la doctora Gaby Lencina; de manera que si hay alguna consulta desde el punto de vista jurídico, estamos dispuestos a responder con mucho gusto.

Si me permiten, me gustaría que el ingeniero Caudullo informara con respecto a las normas que se están aplicando en Uruguay para la importación de vehículos y las homologaciones que se hacen.

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo). Buenos días.

Trabajo en la Unasev, en el área de vehículos más seguros.

Con respecto a las exigencias en los vehículos cero kilómetro, tanto para su importación como para su fabricación, a través de la Ley Nº 19.061 se obligó a determinados tipos de vehículos -según categorías del Reglamento Técnico Mercosur, Resolución Nº 35/94-, a cumplir con el sistema de frenos ABS, airbags, cinturones de seguridad en todas las plazas y apoyacabezas. Para estos elementos se realizan homologaciones en forma individual en la DARI, de la Dirección Nacional de Industrias, para los vehículos livianos. En el caso de los vehículos pesados, la homologación se realiza en la Dirección Nacional de Transporte, del MTOP. Esto rige tanto para la importación como para la fabricación.

En cuanto a las normas técnicas específicas, se pide que esos elementos cumplan al menos con una norma técnica internacional reconocida, esto es, una norma que haya sido elaborada por un organismo de normalización reconocido por la ISO en los diferentes países del mundo, por ejemplo, UNIT, en Uruguay; IRAM, en Argentina; ABNT, en Brasil. También hay otras normas procedentes de Naciones Unidas, a través

del WP.29, como los reglamentos UN -Unece, antes-, y las normas norteamericanas, como la FMVSS - Federal Motor Vehicle Safety Standards- más el número correspondiente

No se exige una norma específica, pero sí que cumplan al menos con una de ellas.

En lo que refiere al cumplimiento de lo establecido, como sabemos, en el país no se hacen ensayos destructivos. Por lo tanto, la homologación parcial de cada uno de esos elementos es a través de la revisión documental. El artículo 20 del Decreto 81/014, de 3 de abril de 2014, que reglamenta la Ley Nº 19.061, establece que debe exigirse la declaración de fabricante, que el importador presenta a través del despachante de Aduana en la DARI, de la DNI, o en la DNT. En la declaración del fabricante debe indicarse qué norma técnica cumple cada uno de estos elementos. A su vez, se anexa el informe de ensayo y la declaración jurada del importador, con la declaración del fabricante. Eso se aplica a marca, modelo, origen y especificación por un período de tres años, siempre y cuando no haya un cambio en ese vehículo.

Ese sería el resumen de los requisitos para la importación o fabricación de vehículos cero kilómetro: sistemas de frenos ABS, airbags, cinturones y apoyacabezas.

SEÑOR BATTISTONI (Julio). Nosotros solicitamos la presencia de la Unasev porque el Centro Talleres Mecánicos nos planteó el problema que tenía con las aseguradoras y el comportamiento en general del mercado de seguros. Los integrantes del Centro nos manifestaron que veían que, poco a poco, está desmejorando la calidad de los vehículos reparados. Entonces, teniendo en cuenta que algunos coches están siendo reparados en condiciones bastante precarias, consideramos que debíamos atender esa temática -como legisladores e interesados en el tema- con celeridad, a fin de que el problema planteado por los talleristas se resuelva de la mejor manera posible.

En ese sentido, nos gustaría saber qué tipo de diálogo podemos establecer con al Unasev para asegurar que los coches reparados estén en buenas condiciones y, de alguna manera, se pueda dar un aval al cliente que, en definitiva, termina manejando un dinero que se le da en la mano y arreglando de cualquier manera su vehículo.

Ese era el centro del problema. Sé que para Uruguay este problema pude ser enorme, y la Comisión de Industria, Energía y Minería no tiene capacidad para realizar una investigación a fin de saber qué sucede en otros países, es decir, si arreglan los vehículos, si los tiran, o si los arreglan y después se les hace algún tipo de control para asegurar su calidad desde el punto de vista de la seguridad vial.

SEÑOR VERRI (Walter). Agradezco a la delegación por concurrir a la Comisión.

La preocupación de esta asesora y la razón por la que fueron convocados es la que señaló el señor diputado Battistoni.

Como se dijo, recibimos al Centro Talleres Mecánicos porque sus integrantes están preocupados por la operativa de las aseguradoras, ya que estas entregan determinada cantidad de dinero al asegurado, muchas veces el vehículo se termina arreglando mal y sale a la calle en condiciones que no son las más adecuadas para su circulación. Nosotros consideramos que eso tiene una directa vinculación con las exigencias implementadas por la Unasev, por ejemplo, para la importación de vehículos con determinadas normas de seguridad. Puede ser que las fortalezas que Uruguay puede tener a la hora de establecer normas para la importación terminen siendo vulneradas, ya que los vehículos no se arreglan en condiciones no adecuadas.

Sin duda, la preocupación del Centro Talleres Mecánicos -que es legítima- es diferente, ya que toma en cuenta la legalidad, que se esté en regla, y que los costos de un taller que no está regularizado, que no paga sus impuestos y no tiene a sus empleados en caja son otros. De esa forma, se termina bajando costos y haciendo un trabajo que puede perjudicar la seguridad que queremos en materia de circulación vial.

Entonces, la pregunta concreta que queremos hacer a la Unasev es si está trabajando en alguna reglamentación o decreto que permita resolver este problema; por supuesto, no con la mirada de los talleres mecánicos, que están preocupados por lo que los seguros les van a pagar, sino pensando en que el vehículo siniestrado se repare en condiciones adecuadas y que las empresas aseguradoras, obligatoriamente, deban cumplir determinadas normas. Eso no debe quedar librado al monto que se le entregue al asegurado, que corresponde a la tasación que realizaron sus técnicos, porque es cómo decirle "Arréglate como puedas". De

esta manera, el asegurado termina reparando su vehículo en talleres que no están en condiciones adecuadas, y puede causar daños cuando salga a la calle.

Esta es la razón por la que el diputado Battistoni y quien habla solicitamos comparecencia de la Unasev en la Comisión.

SEÑOR CHARAMELO (Richard). Obviamente, el Centro Talleres Mecánicos se refirió principalmente a los costos y la operatividad, ya que su rentabilidad no es la adecuada. Sin duda, esto pasa en cualquier cadena de venta del país, ya que el que cumple con todas obligaciones tiene un costo mayor que el que no paga que, obviamente, tiene una ventaja; eso es lo que está pasando.

Asimismo, se hizo referencia -no sé si ustedes pueden analizar el tema, pero es muy sentido- al tiempo de demora en el arreglo, independientemente de que lo haga un taller clandestino o uno totalmente habilitado, que paga los impuestos, ya que no hay una regulación con respecto a la entrada de vehículos. En realidad, como cualquiera puede importar, lo que sucede es que se trae una marca que puede tener, por ejemplo, veinte modelos, pero no se le asegura al usuario que podrá contar con todos los repuestos. Ese es el gran problema que están teniendo la mayoría de los talleres. Inclusive, me pasó a nivel personal; en realidad, a veces uno compra un auto y piensa que como es de una marca buena va a tener repuestos, pero resulta que después lo tiene parado cuatro o cinco meses porque se importaron cincuenta modelos de esa marca y solo vendieron diez autos. Es claro que el negocio es vender el auto, no traer los repuestos. Además, de un mismo modelo hay diferentes versiones, y cada una de ellas tiene diferentes componentes, entonces, cuando se tiene un accidente y se debe reparar el vehículo, no se cuenta con los repuestos necesarios. Y eso está a la vista, porque los talleres han dicho públicamente que el usuario hace el requerimiento pero a ellos no le dan la respuesta adecuada.

Por tanto, quería saber qué opinión tienen la respecto los integrantes de la Unasev, ya que es un tema sentido y de la realidad. Hay que tener en cuenta que en el país hay una variedad importante de marcas y modelos de vehículos, pero cuando quienes los compran -ante una eventualidad- tienen necesidad de restaurarlos no pueden hacerlo, ya que eso no depende del taller, sino del importador y representante de la marca en el país, que no tiene repuestos para entregar a los asegurados.

SEÑOR BATTISTONI (Julio). Solo quiero agregar que el Centro Talleres Mecánicos no solo se quejaba de la variación y no existencia de repuestos, sino también de que muchas veces ni siquiera tenían los planos y debían pedirlos a las empresas de origen.

SEÑOR NÚÑEZ (José Luis). Quisiera saber si la Unasev tiene competencia para analizar técnicamente un vehículo cuando se procede de determinada manera o, como se dijo, se utiliza un repuesto que no es el adecuado. ¿Hay posibilidades, técnicamente, de que la Unasev realice ese control?

SEÑORA LENCINA (Gaby). En primer lugar, quisiera referirme a cómo estamos trabajando con respecto a los elementos de seguridad y por qué el país viene haciendo estos esfuerzos. Está muy bien que se plantee cuidar todo lo relativo a los repuestos para que los vehículos sean seguros.

En 2010 se presentó un proyecto de ley en el Parlamento y se comenzó a exigir -ese fue el primer avance- que los vehículos cero kilómetro debían ser importados con determinados elementos de seguridad. Evidentemente, en ese momento estábamos circunscriptos a los cuatro elementos que mencionó el ingeniero Caudullo, a la exigencia de normas técnicas; por supuesto, todo vinculado a lo que aprobó la ley.

Por otro lado, es cierto que estamos trabajando en otra propuesta -ya se han realizado anuncios- que sigue en esa misma línea, es decir, profundizando las condiciones de seguridad de los vehículos que llegan a nuestro país. Una de esas condiciones tiene que ver con los puntos mencionados en la versión taquigráfica que se nos envió: la capacidad de resistencia del habitáculo, teniendo en cuenta la evidencia existente en cuanto a los impactos frontales y laterales. Por supuesto, también se realizará otro tipo de exigencia y condiciones técnicas de seguridad que están avaladas por la evidencia y los ensayos realizados. Como se sabe, en nuestro país no se pueden hacer esos ensayos, por lo que se procederá con la documentación a que hizo referencia el ingeniero Caudullo.

O sea que estamos en un proceso en el que se sigue profundizando en los elementos de seguridad aunque, honestamente, no hemos abordado la temática de los repuestos en forma aislada. Sin duda, pensamos en ello

teniendo en cuenta los elementos de seguridad con los que contamos; por ejemplo, si un cinturón de seguridad se debe cambiar por otro, el que sea repuesto debe contar con todas las normas técnicas. Por lo tanto, se están realizando todas las exigencias con respecto a los elementos con los que estamos trabajando, lo que también se hará con los que vamos incluir. En ese sentido, ya hemos avanzado en aspectos reglamentarios y técnicos, que es algo sobre lo que también puede informar el ingeniero Caudullo.

Por otro lado, se consultó si actualmente tenemos la capacidad necesaria como para realizar el control de las condiciones de los vehículos. En realidad, en el país hay una institución que tiene esa competencia y que se ocupa de todo lo relacionado con las condiciones vehiculares; el Ministerio de Industria, Energía y Minería tiene competencias con respecto a los vehículos y modelos que se presentan.

Sin duda, lo que plantean los señores diputados nos parece positivo. En tal sentido -teniendo en cuenta lo que leímos en la versión taquigráfica-, puedo decir que en la Unasev tenemos un ámbito de trabajo con las aseguradoras -integrado por el Banco de Seguros del Estado y Audea- donde estamos trabajando en una propuesta de modificación de la ley de seguro obligatorio.

Obviamente, cuando uno ve todo esto piensa que se puede encontrar una punta de trabajo en vistas a un análisis de la situación, pero con respecto a los costos operativos y a los vínculos contractuales no tenemos nada que ver. Nosotros solo estamos involucrados en la seguridad vial, en este caso, vinculada a las exigencias actuales; quizás dentro de diez años estemos en otras condiciones como Unidad y tengamos otra capacidad, pero hoy en día solo podemos ir incorporando elementos de seguridad a los vehículos cero kilómetro, y dar todas las garantías desde el punto de las condiciones técnicas.

SEÑOR VERRI (Walter). Me quedó claro lo que dice la doctora en relación a la competencia de la Unasev.

Tal vez no supe hacerme entender pero ¿acaso no es parte de la seguridad que ustedes están protegiendo al exigir que los vehículos cero kilómetro sean importados con mayores condiciones de seguridad, que también se los repare en condiciones adecuadas? ¿No le interesa al país que no es lo mismo que los vehículos se reparen en un taller que garantice las normas y los estándares de calidad, a que se arreglen de cualquier forma y después salgan a la calle? Sin duda, el dueño de un vehículo lo puede llevar al lugar que quiera, pero estamos hablando en el caso de que pague una póliza de seguro. En tal caso ¿no creen que deberíamos exigir a las aseguradoras el cumplimiento de determinados estándares de calidad a la hora de realizar la reparación del vehículo, por supuesto, de la forma que lo quieran hacer o de la manera en que lo establezca la ley de seguros? Seguramente, ustedes nos pueden decir que eso no es competencia de la Unasev y lo entiendo, pero creo que las competencias se entrecruzan. Porque quien debe dictar normas o exigir a otros compartimentos del Estado las condiciones en los que los vehículos deben ser reparados, creo que también hace a las condiciones que ustedes imponen para importarlos con determinadas normas de seguridad.

No sé si soy claro; tal vez no estoy haciendo foco en el tema o no sé hacerme entender. Quizás la respuesta sea: "Nosotros no somos los competentes para eso".

SEÑORA LENCINA (Gaby). Resulta claro con respecto a las condiciones del momento histórico, ya que por primera vez se están incorporando exigencias en materia de elementos técnicos. Eso es claro, pero lo que nosotros decimos es que recién empezamos el proceso y estamos avanzando en el establecimiento de condiciones de seguridad para los vehículos. En realidad, en el país es reciente este tipo de incorporación, y solo hicimos un primer avance en cuanto a algunos elementos de seguridad. Ahora estamos entrando en otra etapa, pero recién empezamos a tener claro qué condiciones técnicas deben tener los vehículos para resistir determinados impactos.

Es cierto que lo que plantea el señor diputado, en términos generales, va de la mano del concepto de seguridad vial, pero el asunto es cómo se hace un análisis técnico de las condiciones actuales sobre elementos que no están reglamentados y no tienen un respaldo técnico y legal.

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo). Sin duda, las condiciones en las que sale el vehículo del taller tienen que ver con las condiciones de circulación, y estas se pueden garantizar con la inspección técnica vehicular.

Por otro lado, como dijo la doctora, en el país no se pueden hacer ensayos ya que no tenemos la capacidad requerida, algo que sí tiene el laboratorio de Munich, donde se realizan las pruebas Ncap.

Asimismo, es cierto que cualquier persona puede importar un vehículo, siempre y cuando cumpla con la reglamentación y presente la documentación con marca, modelo, origen y especificación por un período de tres años. Una vez que ese vehículo está homologado, cualquier persona puede traer ese tipo de vehículo. Son las reglas actuales del mercado y las formas de homologación para evitar ser luego esclavos de convenios comerciales entre plantas matrices y representantes de marcas; por ejemplo, Toyota y Ayax. Así podemos conseguir otro Toyota en un lugar que no sea Ayax.

La lista de vehículos homologados es pública, está en la Dirección Nacional de Industrias, que se encarga de realizarla a través de la DARI.

En lo que tiene que ver con la cantidad de vehículos importados, marca, modelo, origen o especificación y las autopartes o piezas para reparación de averías o siniestros, no existe una relación directa entre importar cincuenta y traer cinco; eso no existe. Cada representante de las marcas trae las piezas que cree conveniente, siendo uno de los problemas planteados por los integrantes de la Comisión, así como por los talleres, las aseguradoras, clientes y representantes de marcas.

Es importante hacer hincapié en las condiciones de circulación del vehículo una vez que sale del taller. No hay normas que regulen cómo debe repararse el vehículo, sí cómo debe circular, importarse o fabricarse.

SEÑOR BATTISTONI (Julio). Intentamos solucionar el problema del mercado del seguro automotor que está forzando -parece lógico- a hacer a una reparación sui géneris en talleres informales. Esta modalidad lleva a que el vehículo sea poco fiable. Si tomamos todo el parque automotor, a lo mejor el 15% cuenta con frenos ABS, airbag y cinturones con determinadas características pero el 25% están mal reparados, siendo un arma letal circulando. Es el gran problema que tenemos.

SEÑOR NÚÑEZ (José Luis). O adaptados.

SEÑOR BATTISTONI (Julio). Sí; o el mecánico, con la mejor intención tuvo que hacer una pieza en un torno porque no encontró el repuesto, pero no se sabe qué material utilizó, etcétera.

Los integrantes de la Comisión queremos buscar la manera de solucionar esta situación porque nos parece que los talleristas que invierten más en hacer un trabajo de calidad no pueden verse afectados por la situación del mercado del seguro automotriz.

Como dijo un invitado, es preferible arreglar un foco, un rayón o el guardabarros de un coche que un motor porque implica muchísimo tiempo y tardanza en la entrega.

Se nos ocurre que debería haber un registro de talleres autorizados con una inspección; no es que queramos cien por ciento de seguridad porque es imposible, ni siquiera con coches cero kilómetro, pero queremos la máxima seguridad al momento de la entrega del automóvil. De pronto no le corresponde implementar esta idea a la Unasev, que está cumpliendo estrictamente la ley, pero de acuerdo a su experiencia nos gustaría saber -ahora o en otra oportunidad si tienen que analizarlo- de qué manera podemos contribuir a romper este círculo vicioso en el que ingresa el Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR VERRI (Walter). Complementando la idea muy clara del señor diputado Battistoni, quiero citar un ejemplo. Tengo un siniestro, mi aseguradora pide presupuesto y me dice: "Tiene que hacer la reparación con este monto". Si voy a un taller oficial, me van a decir que ese dinero no es suficiente. Entonces, termino en un taller clandestino, por decir algo -no porque esté oculto sino porque trampea las condiciones que deben cumplirse- y resulta que para hacer la reparación por ese monto, no pueden reparar el airbag porque no alcanzaría, su límite es de US$ 2.000 suma que no aportan. ¿Qué sentido tienen todas las exigencias que existen para importar el vehículo si el propio sistema de seguros vigente nos hace trampear la reparación del vehículo? Ese es el razonamiento.

No sé si la Unasev tiene competencia en esto, pero es atendible la posición de los talleristas que dicen: "Cumplimos con todas las normas, pero como lo que nos pagan las aseguradoras no nos permite reparar los vehículos y preferimos no hacerlo". Entonces, terminan haciendo las reparaciones en condiciones no adecuadas.

Cité un ejemplo grosero -suplir el airbag- porque es muy caro, pero se puede dar.

SEÑOR LONGO (Fernando). Esto es complejo.

En el área de vehículos seguros no hemos considerado todavía el tema de los repuestos. En estos diez años de la Unasev organizamos la parte normativa y mejoramos los aspectos de importación de vehículos. Esta área está en la agenda del organismo porque tenemos que trabajar en ella; tener un siniestro y que no haya repuestos sucede frecuentemente. Y también el control en los talleres para que cumplan con alguna norma; eso no existe. Estas cuestiones rebasan las competencias de la Unasev.

(Interrupción del señor representante Walter Verri)

——Es muy importante tener este aspecto como insumo para comenzar a trabajar en esta área con los escasos recursos con que contamos. No obstante, Unasev no es la única que puede hacer aportes en este sentido, hay instituciones del Estado que trabajan.

Lamentablemente, en esta materia contamos con lo que acaban de decir la doctora Lencina y el ingeniero Caudullo.

SEÑOR PRESIDENTE. Los talleristas vinieron a plantear un problema. Nosotros, responsablemente estamos buscando la manera de colaborar, como decía el señor diputado Battistoni. No le estamos adjudicando a la Unasev la responsabilidad de resolverlo, reconocemos el trabajo que viene desarrollando y queremos recibir opiniones. Tenemos que entrevistar a más involucrados.

Por ejemplo, el ingeniero Caudullo señaló que la circulación se controla a través de las inspecciones técnicas vehiculares. Es correcto. La mayoría de los vehículos que circulan no cuentan con esa inspección. Sería razonable pensar que un vehículo, luego de un siniestro con determinadas características y de una reparación volviera a la inspección técnica. Seria una garantía. Además, cerraríamos un círculo porque habría que demostrar de qué taller salió el auto reparado y si está efectivamente apto para circular. Es parte del trabajo legislativo que debemos realizar.

Los gobiernos departamentales tienen injerencia por lo que deberíamos citar al Congreso de Intendentes; como ustedes saben muy bien, las normas no se aplican regularmente en todos los departamentos.

Estamos en los comienzos de un trabajo, y nos parecía un privilegio recibir a la Unasev en primer lugar. Insisto con que aquí nadie piensa que la solución tiene que provenir solamente de la Unasev, pero las opiniones de ustedes nos parecen muy importantes.

SEÑOR LONGO (Fernando). Es un insumo de trabajo para comenzar a trabajar.

Hay que analizar qué tipo de inspecciones técnicas vehiculares hay en el país y si cubren los aspectos que dicen.

El terreno de repuestos y trabajos en talleres mecánicos no ha sido explorado.

SEÑOR BRINGA (Adrián). Nos parece que la solución pasa por el planteo que hacían el presidente de la Comisión, el ingeniero Caudullo y el escribano Longo. Inspeccionar o auditar a todos los talleres que existen en el país es imposible; creo que no puede hacerse en ningún país. Más sencillo es que los vehículos pasen por una inspección técnica vehicular, pero no con el sistema que tienen las actuales, porque no pueden detectar los problemas aquí planteados. Hay que aumentar las exigencias y hacerla obligatoria para todo el país.

En Montevideo hay dos plantas y sus propietarios se quejan de que no son redituables porque no todos los vehículos pasan por ahí. Seamos sinceros: la mayoría de las personas se acuerda de pasar por ahí cuando tiene que vender el auto. En Montevideo es obligatorio que el vehículo pase por la inspección técnica vehicular, entonces, se paga y el auto está en condiciones. Pero es mínimo.

Además, como bien dijo el escribano Longo, en el interior esta inspección no es obligatoria.

Tuvimos iniciativas y hubo conversaciones con el Congreso de Intendentes para buscar la forma de que en cada departamento exista por lo menos una planta de inspección técnica vehicular. Este puede ser el

comienzo para alentar ese proceso y lograr que en cada departamento exista una planta de inspección técnica vehicular como mínimo.

(Diálogos)

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo). Resumiendo las propuestas presentadas a fin de resolver el problema -vinimos para ayudar- creo que es necesario crear un registro de los talleres que representen las diferentes aseguradoras, es decir, que estén autorizados por las aseguradoras para hacer las reparaciones. Estamos de acuerdo con la existencia de ese registro.

En lo que tiene que ver con la cantidad de autopartes o repuestos por vehiculo importado, marca, modelo, origen o especificación, también tendría que existir un mínimo para que no pase lo que ocurre con los quiebres de stock. Estamos de acuerdo con que es un tema financiero de los representantes de las marcas.

Con respecto a las ITV, estamos de acuerdo en que garantizan las condiciones de circulación, pero tienen que implementarse en todo el país, tienen que ser mejores que las actuales, más asequibles, y obligatorias una vez que el vehículo sale del taller; más que cómo se hace la reparación al vehículo importa que una vez que circule sea en buenas condiciones. Ahí ya pasó la fabricación e importación.

Por último, en cuanto a la unificación de la tasación del siniestro para todas las aseguradoras, cantidad de obras y piezas, se debería establecer un valor único que todas deberían pagar a los talleres. Quizás así esa competencia desleal desaparezca o se autorregule porque los talleres no aceptarán.

SEÑOR BATTISTONI (Julio). ¿Quién hace el registro? ¿Quién controla? ¿Qué institución del Estado habilitaría que los talleres se incorporen a ese registro?

SEÑOR CHARAMELO (Richard). Más allá de que el tema del registro es entre privados, no podemos salir de la realidad. Si cada taller cumpliera con las exigencias para ser habilitado, el 90% no podrían trabajar, porque algunos ni siquiera cuentan con normas de seguridad como para abrir, sobre todo en pequeñas localidades del interior del país.

Tampoco podemos considerarnos avanzados y pasar por encima de la realidad porque acarrearía muchos problemas para mucha gente que vive de eso.

Me preocupa la seguridad, que no necesariamente va de la mano de si el taller está o no en regla; la seguridad está ligada al control, pero no al que hacen las intendencias; a veces ponen al vehículo encima de un potro y ni siquiera funciona bien.

Estamos de acuerdo en varios de los puntos planteados, por ejemplo, tener stock, que los autos cada vez más deberían apuntar a la seguridad y no permitir el ingreso de vehículos que cuando se los toca se desarman porque no tienen el habitáculo adecuado. Es más: cuando alguien va a una automotora a comprar un vehículo el vendedor le advierte que si es para viajar con los hijos es preferible comprar otro que es mejor, porque si el que quiere sufre un accidente, se desarma. Eso lo vemos constantemente.

La creación del registro de talleres da para discutir, es un tema más profundo. Sería oportuno -para eso todos pagamos y está el Sucive que comprende las diecinueve intendencias- instalar plantas de inspección para regularizar los vehículos, que cada determinado tiempo se los inspeccione pero no con el fin de recaudar, como muchas veces se hace, sino como un sistema al que todo el mundo acceda. A veces incorporamos gastos que la gente prefiere no hacer y que paga cuando tiene que vender el auto porque el escribano lo exige para seguir adelante con el negocio. Cuando no se dispone de dinero, evitamos los gastos innecesarios.

Hay que apuntar a que cada departamento tenga una planta de inspección que haga un control básico del vehículo. En Uruguay circulan autos de 1950, 1960 y 1970; son muchos. Y no sé si esos autos ante un impacto cumplirían con las normas. La mayoría de los vehículos después de sufrir un choque ni siquiera están en escuadra y frenan en forma despareja. Es importante que esto no ocurra en la ruta.

En el interior no hay plantas que hagan ese tipo de control; cuando esos vehículos van al taller se paga por la reparación y salen nuevamente a circular por las calles. Ahí se terminó el problema.

Es importante que haya lugares que controlen, pero hilar fino y armar un padrón de talleres significa ingresar en un terreno mucho más complejo, más difícil.

SEÑOR CAUDULLO (Rodrigo). Se está trabajando fuertemente enfocando esos comentarios lamentables que rechinan: "Me tocan y se desarma; es una lata". Se está trabajando en la protección ante un impacto frontal, lateral y de los peatones ante un atropello. Asimismo, en todo lo relativo a controles técnicos de estabilidad, en la certificación de neumáticos incorporados -porque solo se certifican los de reposición- y espejos retrovisores, principalmente en vehículos de tres ruedas o menos. Esto es lo que se viene en ese proyecto que está en elaboración. También está todo lo que tiene que ver con: freno autónomo de emergencia; encendido automático de luces cortas o DRL; cinturones de seguridad y apoyacabezas en todas las plazas, inclusive la trasera central -que, en algunos casos, no hay- y reductores de velocidad ajustables para los vehículos pesados M2, M3, N2, N3.

SEÑOR LONGO (Fernando). Con el Sucive y las aseguradoras estamos trabajando en mejorar el desempeño del SOA para tratar de evitar que, por ejemplo, la gente que compra un cero kilómetro contrate el seguro en ese momento y no lo renueve más. Eso también pasa en el caso de las motos y tenemos que trabajar permanentemente en la normativa para mejorar ese aspecto.

SEÑOR PRESIDENTE. Evidentemente, hay muchísimo en lo cual trabajar. Esta no es la única Comisión del Parlamento que va a tener que intervenir ni tampoco serán ustedes los únicos que van a tener que aportar propuestas y trabajar. Hoy hemos generado una corriente de ida y vuelta en materia de información. Ustedes tienen claro cuáles son las preocupaciones que nos llevaron a invitarlos y es obvio que comienza un camino de trabajo. Sean bienvenidos todas las veces que quieran participar. Los invitaremos más de una vez para intercambiar ideas.

SEÑOR LONGO (Fernando). Agradecemos la invitación y estamos siempre a las órdenes, porque en la Unidad lo que hacemos es trabajar para proteger la vida, que es nuestro valor máximo. Todos estos son insumos que tenemos que considerar.

SEÑORA LENCINA (Gaby). Les dejamos una recopilación de las leyes.

SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias.

(Se retiran de sala los representantes de la Unidad Nacional de Seguridad Vial)

——Recibimos la información que solicitamos a la asociación que reúne a quienes están haciendo cerveza artesanal y será repartida, para seguir trabajando en el tema. A partir de que los recibimos en la Comisión y de la visita que nosotros hicimos a una planta en Tacuarembó -donde también conversamos con gente de la asociación-, tenemos enormes expectativas en cuanto a seguir trabajando para apoyar esta rama industrial incipiente, que se está desarrollando con enorme potencial.

Se levanta la reunión.